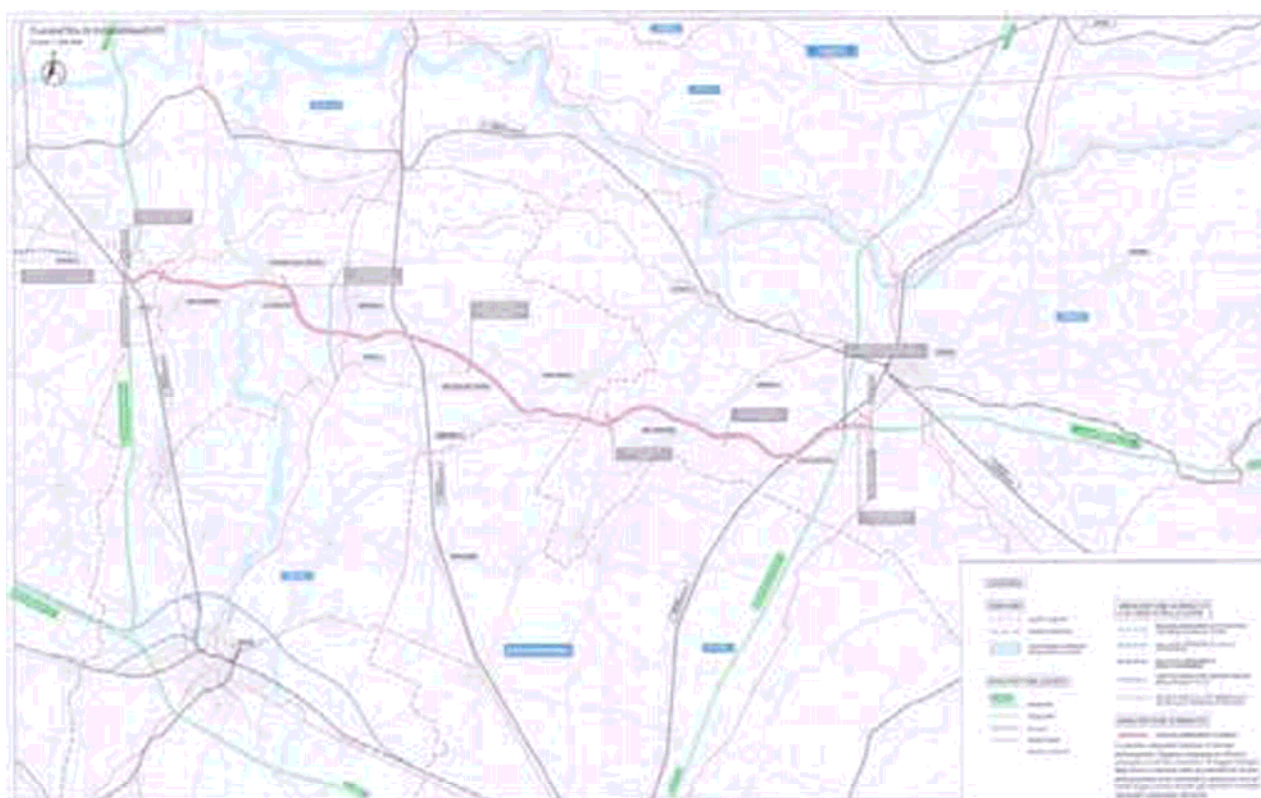




L'AUTOSTRADA CISPADANA: UN ESEMPIO DI PROJECT FINANCING





Il tracciato previsto per la nuova autostrada regionale Cispadana ha uno sviluppo complessivo di circa 67 km, con inizio nel Comune di Reggiolo dove si raccorda con l'autostrada A 22 "autostrada del Brennero", e termina nel Comune di Ferrara, con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A 13 "Bologna - Padova", in raccordo alla superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi". Lungo il percorso sono previste: 4 autostazioni, San Possidonio - Concordia Mirandola, San Felice sul Panaro - Finale Emilia, Cento e Poggio Renatico; 2 aree di servizio, Mirandola e Poggio Renatico; 2 svincoli di interconnessione con le autostrade A 22 e A 13, posti rispettivamente all'inizio ed alla fine del raccordo autostradale di progetto. Per garantire il funzionamento del sistema globale di trasporto in cui viene a collocarsi l'infrastruttura è stata posta molta attenzione anche all'interconnessione con le altre strade appartenenti alla rete primaria e locale.

La localizzazione dell'opera interessa il territorio di 13 Comuni emiliani: Cento, Sant'Agostino e Poggio Renatico nella Provincia di Ferrara; Novi, Concordia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia nella Provincia di Modena e Reggiolo e Rolo in Provincia di Reggio Emilia.

Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche per la sezione stradale del tracciato principale è stata adottata la configurazione a carreggiate separate, conforme alle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001 e classificata come autostrada di categoria A – Autostrade appartenenti alla "Rete Primaria", la cui piattaforma comprende 2 corsie da 3,75 metri e corsie di emergenza di 3,00 metri per senso di marcia e margine di metri 4, per una lunghezza complessiva di 25 metri.

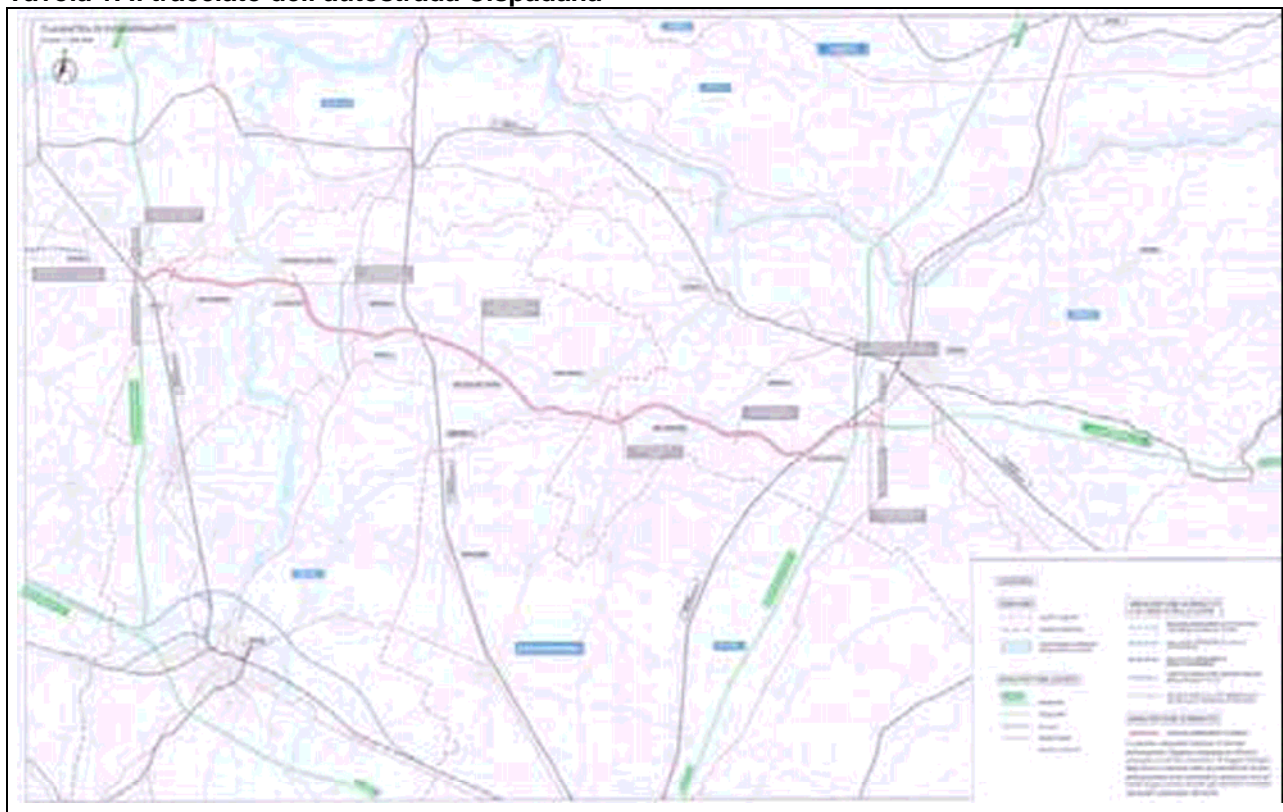
Il progetto dimensiona i tratti in trincea ed in galleria in modo da poter accogliere la terza corsia e le fondazioni di pile di ponti e viadotti in previsione di eventuali allargamenti. Anche le opere di attraversamento dell'autostrada sono concepite in modo da poter supportare un ampliamento futuro senza dover effettuare alcuna demolizione.

Per garantire i maggiori servizi e standard di sicurezza è prevista l'installazione di pannelli a messaggio variabile per le comunicazioni in tempo reale all'utenza; l'impianto antinebbia con sistema di guida luminosa e led, nonché stazioni di rilevamento delle condizioni meteorologiche e rilevatori automatici delle condizioni di traffico. Inoltre sono previsti ad intervalli mai superiori al chilometro e su entrambi i lati, gli allargamenti della piattaforma stradale che ospiteranno le piazzole di sosta in cui, alternativamente, saranno collocate le colonnine S.O.S.



Il progetto prevede inoltre opere per mitigare l'impatto che l'opera avrà sui territori interessati. E' infatti previsto l'inserimento di opere di protezioni acustiche per circa 36 km lungo il tracciato autostradale e di complessivi 5 km per le viabilità di adduzione e di collegamento, quali barriere fonoassorbenti. Nel rispetto dell'ambiente e dei consumi energetici, sono previste all'interno degli edifici civili tecnologie proprie della bioedilizia in linea con i più moderni standard tecnologici. Per diminuire il disagio durante la fase dei lavori, il processo di cantierizzazione è stato pianificato, individuando il dimensionamento funzionale delle aree di cantierizzazione, programmando le tempistiche di intervento e fornendo informazioni sulle strutture, le azioni e i fabbricati di cantiere. La fase dei lavori prevede la divisione dell'opera in 4 specifici ambiti operativi, che comprendono 4 campi base e 18 cantieri operativi.

Tavola 1. Il tracciato dell'autostrada Cispadana



Fonte: Regione Emilia-Romagna



- La programmazione e l'affidamento della concessione di lavori pubblici

L'autostrada regionale Cispadana, considerata una infrastruttura strategica di interesse regionale, figura negli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale a partire dal 1986.

La Regione Emilia-Romagna con il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), approvato dal Consiglio regionale nella seduta del 6 febbraio 1986, affermava l'importanza e la priorità dell'asse viario Cispadano a quattro corsie ed il suo immediato avvio per lotti. Ad aprile 1999, con Legge regionale 3/1999 "Riforma del sistema regionale e locale", è stata introdotta nell'ordinamento regionale la possibilità di programmare, come autostrade regionali, alcune infrastrutture di interesse regionale previste dal PRIT, sulla base di uno specifico studio di fattibilità.

Con il PRIT 1998-2010, tutt'ora vigente, approvato nella seduta del Consiglio regionale del 22 dicembre 1999, è stata confermata l'importanza della realizzazione dell'opera come uno degli interventi fondamentali per adeguare la struttura viaria regionale, aumentandone le prestazioni offerte.

Il 5 luglio 2006 l'Assemblea legislativa regionale ha approvato il Programma per la realizzazione delle autostrade regionali contenente l'autostrada Cispadana come definita nello studio di fattibilità fatto elaborare dalla Regione Emilia-Romagna.

L'affidamento della concessione di lavori pubblici ha seguito la procedura del project financing in due fasi.

La prima fase ha riguardato la selezione della proposta e l'individuazione del promotore.

A seguito dell'approvazione del Programma per la realizzazione delle autostrade regionali, il 20 Luglio 2006 la Direzione generale programmazione territoriale e sistemi di mobilità ha approvato l'avviso indicativo di intervento realizzabile con capitali privati e lo ha trasmesso alla Gazzetta comunitaria per la pubblicazione.

L'avviso, avente ad oggetto la "**Concessione per la realizzazione e gestione dell'autostrada regionale Cispadana, con la procedura del Promotore ai sensi degli articoli 152 ss. del D.Lgs. n. 163/2006**", indica, tra l'altro, un ammontare presunto dell'investimento pari a 1,1 miliardi di euro, di cui circa 830 milioni per lavori, un contributo pubblico non superiore a 350 milioni di euro, il diritto di prelazione per il promotore e fissa come scadenza per la presentazione delle proposte il 2 gennaio 2007 con possibilità di proroga al 30 giugno. Entro il termine stabilito sono pervenute alla Regione Emilia-Romagna 6 proposte, presentate rispettivamente da: A.T.I Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte Sa - Merloni Finanziaria Spa - Ferrovial Agroman



Sa; Mec Spa; Lombardi Project Srl; A.T.I. Autostrada del Brennero Spa. - Coopsette Soc.Coop. - Pizzarotti & C. Spa - Cordioli & C. Spa - Edilizia Wipptel Spa - Oberosler cav. Pietro Spa - Impresa di Costruzioni Geom. Collini Spa - Consorzio stabile Co.Seam Srl - Consorzio Ravennate - Mazzi Impresa Generale di Costruzione; Società Autostrada Estense; A.T.I. Astaldi Spa - Società Italiana per Condotte D'Acqua Spa

Il 27 luglio 2007, a seguito delle attività e delle istruttorie condotte dal responsabile del procedimento e della relazione dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti, la Giunta regionale, con deliberazione n. 1149, ha dichiarato di pubblico interesse ai sensi dell'art. 154 D.Lgs 163/2006 la proposta presentata dall' A.T.I. Autostrada del Brennero Spa (capogruppo), Coopset Soc.coop., Pizzarotti & C. Spa, Cordioli & C. Spa, Edilizia Wipptel Spa, Oberosler Cav. Pietro Spa, Impresa di Costruzioni Geom Collini & C Spa, Consorzio stabile Co.Seam Srl, Consorzio Ravennate e Mazzi Impresa Generale di Costruzione, che prevede un contributo regionale di 198 milioni di euro.

Alla dichiarazione di pubblico interesse ha fatto seguito un confronto tra la Regione, le Province e le Amministrazioni comunali interessate dall'attraversamento dell'opera, che ha portato ad un progetto preliminare modificato e integrato rispetto a quello inizialmente proposto dal promotore. Tale progetto è stato approvato il 27 marzo 2008 dalla Giunta regionale, con deliberazione n. 398, unitamente allo schema di convenzione ed al relativo piano economico finanziario.

Nella seconda fase della procedura è stata indetta una gara per l'individuazione del concessionario. L'8 aprile 2008 la Direzione generale reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità ha trasmesso il bando di gara per l'avvio della procedura ristretta, ai sensi dell'art. 155, comma 1, lett a) del D.Lgs.163/2006, finalizzata alla individuazione dei soggetti presentatori delle due migliori offerte da inviare alla procedura negoziata da svolgere con il promotore, ai sensi dell'art. 155, comma 1, lett. b) dello stesso decreto legislativo, alla Gazzetta comunitaria per la pubblicazione.

A base di gara vi è la proposta dell'ATI con capogruppo Autostrada del Brennero Spa, dichiarata di pubblico interesse con deliberazione di Giunta regionale n. 1149 del 27 luglio 2007. Nello specifico sono posti a base della procedura ristretta: il progetto preliminare del promotore come modificato su richiesta della Regione Emilia-Romagna; lo schema di convenzione come adeguato alle richieste formulate dalla Regione Emilia-Romagna e i volumi di traffico espressi in veicoli/ KM annui. Il bando di gara indica, tra l'altro, un ammontare presunto dell'investimento pari a euro 1.095 milioni di euro (quantità in linea con l'importo indicato dallo studio di fattibilità alla base dell'avviso di selezione di proposte, 1.100 milioni) cui 908 milioni per lavori (erano circa 830); una



durata della concessione di 49 anni e 6 mesi decorrenti dalla stipula della convenzione; un tempo di esecuzione lavori pari a 54 mesi decorrenti dalla data di approvazione del progetto esecutivo; un ammontare delle spese sostenute dal promotore per l'elaborazione della proposta pari a 27 milioni di euro; conferma il diritto di prelazione per il promotore come disposto con l'avviso per la selezione delle proposte; prevede l'obbligo per l'aggiudicatario di costituire, successivamente all'aggiudicazione, una società di progetto in forma di società di capitali anche consortile, per la realizzazione e gestione dell'opera, con un capitale sociale non inferiore a 70 milioni di euro.

Il termine ultimo per la presentazione delle domande di partecipazione è stato fissato per il 27 giugno 2008, mentre la Regione ha 130 giorni di tempo per inviare l'invito a presentare l'offerta ai soggetti prequalificati. Ad oggi il procedimento di gara non risulta concluso. L'aggiudicazione è attesa per i primi mesi del 2010. Si riporta di seguito il contenuto dell'allegato "Elementi del Piano Economico Finanziario" al documento di gara "Norme di partecipazione".

Alla data di scadenza vengono presentate due offerte, ed il 22 gennaio 2010 la gara viene aggiudicata in via provvisoria all'ATI che ha come mandataria Autostrada del Brennero Spa e come mandanti Coopsette soc. coop, Pizzarotti & c. Spa, Cordioli & c Spa, Edilizia Wipptel Spa , Oberosler cav. Pietro Spa, Collini Impresa Costruzioni, Consorzio stabile Co.Seam Srl, Consorzio Ravennate, Mazzi Impresa Generale di Costruzioni.

L'aggiudicazione viene confermata in via definitiva il 25 gennaio 2010, ed a marzo viene pubblicato l'esito sulla GUCE e sulla GURI.



ELEMENTI DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

DURATA DELLA CONCESSIONE

La durata complessiva della concessione posta a base di gara è prevista in **49 anni e 6 mesi**, dalla stipula della convenzione

La fase di gestione dell'infrastruttura ha una durata di 43 anni e 8 mesi, come da "Cronoprogramma delle fasi attuative" (bozza di convenzione - allegato C) al quale il PEF fa riferimento per la determinazione dei flussi economico-finanziari.

TEMPO DI ESECUZIONE DEI LAVORI

Il tempo di esecuzione dei lavori è previsto in **54 mesi** decorrenti dalla data di approvazione del progetto esecutivo.

CANONE ANNUO DA CORRISPONDERE ALL'AMMINISTRAZIONE CONCEDENTE

È prevista la corresponsione all'Amministrazione concedente di un canone annuo di concessione, determinato in percentuale dei ricavi netti da pedaggio della concessionaria come segue:

- anni 1-5 di gestione (5 anni): 2,40%
- anni 6-10 di gestione (5 anni): 4,00%
- anni 11-44 di gestione : 6,00%.

Il valore cumulato dei canoni percepiti dall'Amministrazione concedente nel corso della durata della concessione ammonta ad $\square\square$ 238.909.269,00. Il canone medio ponderato annuo è di $\square\square$ 5.429.756,00.

TARIFFE E RICAVI DA PEDAGGIO

Le tariffe da pedaggio percepite dal concessionario, escluso IVA ed eventuali sovrapprezzi, sono le seguenti (Bozza di convenzione – allegato G):

- Tariffe da pedaggio per veicoli leggeri €/km 0,0733
- Tariffe da pedaggio per veicoli pesanti €/km 0,1284 (media ponderata rispetto alle quattro classi di veicoli pesanti)

I ricavi da pedaggio sono calcolati come prodotto tra la tariffa media ponderata a km per classe di veicolo ed il corrispondente volume di traffico.

La variazione tariffaria da ricomprendere nel fattore "x" della formula prevista dalla delibera CIPE del 20 dicembre 1996 e s.m.i., come precisato nell'avviso di intervento della Regione Emilia-Romagna, per il primo quinquennio di gestione è pari a 0 (zero).

PARTECIPAZIONE FINANZIARIA PUBBLICA

La partecipazione finanziaria pubblica (corrispettivo) prevista ammonta ad € 198.000.000,00 (€ 165.000.000,00 escluso IVA) da corrispondere in 10 rate costanti annuali posticipate, la prima delle quali entro 120 giorni dalla firma del verbale inizio lavori (bozza di convenzione – Art. 16.2).

TABELLE DEL PEF SECONDO MODELLO D.I. N. 125 DEL 15 APRILE 1997

Il modello di calcolo per la simulazione dei flussi economico-finanziari del progetto è stato predisposto secondo lo schema previsto del modello unificato approvato con D.I. n. 125 del 15 aprile 1997, le tabelle sono state elaborate su base annuale ed a moneta costante.

TASSO INTERNO DI RENDIMENTO (TIR DI PROGETTO)

Il TIR di progetto è stato calcolato secondo le modalità previste dal D.I. n.125/Segr. Dicoter 15/04/1997.

INDICE DI COPERTURA DEL SERVIZIO DEL DEBITO (DEBT SERVICE COVERAGE RATIO – DSCR) E INDICE DI COPERTURA CALCOLATO SULLA VITA DEL DEBITO (LOAN LIFE COVERAGE RATIO - LLCR)

Il DSCR e LLCR sono stati calcolati su base annua.

TASSO DI INTERESSE PASSIVO PER FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

Come previsto dall'avviso pubblicato dalla Regione Emilia-Romagna, gli oneri finanziari legati ai finanziamenti a medio-lungo termine di cui sopra sono stati calcolati sulla base del tasso di rifinanziamento europeo (rilevato alla data di presentazione della proposta), maggiorato di uno spread pari ad un punto percentuale.

AMMORTAMENTI ED ALTRE IPOTESI CONTABILI E FISCALI

Il piano prevede ammortamenti finanziari degli investimenti, al netto del Contributo pubblico (corrispettivo), e gli altri costi capitalizzati sostenuti durante il periodo di costruzione (inclusi gli oneri finanziari), a partire dall'anno in cui inizia la gestione operativa. La definizione degli ammortamenti finanziari è svolta in ottemperanza a quanto indicato dall'art. 104 D.P.R. 917/86 (TUIR).

Tutte le immobilizzazioni risultano completamente ammortizzate nell'arco della durata della concessione.



SINTESI DATI DI TRAFFICO

Il flussi di traffico previsti nel PEF sono desunti dallo "Studio di traffico" presente nella proposta del promotore. I flussi di traffico tengono conto di un periodo di ramp up (78% il 1°anno; 100% il 2° anno).

Anni di gestione	Volume di Traffico (veicoli/km)		
	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti	Totale
1	409.461.803	73.197.681	482.659.484
2	538.428.460	98.179.923	636.608.383
3	552.060.930	102.654.394	654.715.324
4	565.853.439	107.270.825	673.124.264
5	579.810.716	112.033.499	691.844.214
6	593.677.402	116.856.383	710.533.785
7	607.430.465	121.729.130	729.159.595
8	621.046.557	126.640.729	747.687.286
9	634.502.080	131.579.540	766.081.620
10	647.773.253	136.533.324	784.306.577
11	660.941.941	141.756.527	802.698.467
12	696.873.705	152.765.841	849.639.546
13	733.295.446	164.171.879	897.467.326
14	770.080.831	175.937.018	946.017.848
15	807.094.365	188.017.477	995.111.841
16	844.192.037	200.363.370	1.044.555.407
17	881.222.081	212.918.848	1.094.140.929
18	918.025.862	225.622.341	1.143.648.203
19	954.438.880	238.406.902	1.192.845.782
20	990.291.879	251.200.661	1.241.492.540
21	1.042.139.946	265.139.434	1.307.279.381
22	1.050.418.627	269.780.491	1.320.199.118
23	1.058.237.863	274.466.373	1.332.704.236
24	1.065.586.186	279.197.802	1.344.783.987
25	1.072.452.742	283.975.490	1.356.428.232
26	1.078.827.319	288.800.147	1.367.627.466
27	1.084.700.372	293.672.473	1.378.372.845
28	1.090.605.398	298.593.168	1.389.198.566
29	1.096.542.571	303.562.924	1.400.105.495
30	1.102.512.065	308.582.435	1.411.094.499
31	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
32	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
33	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
34	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
35	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
36	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
37	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
38	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
39	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
40	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
41	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
42	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
43	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444
44*	1.108.514.056	313.652.388	1.422.166.444

* 8 mesi di gestione. I valori si riferiscono all'intero anno di 12 mesi



I TEMPI

- **febbraio 1986:** approvazione del PRIT 1986
- **aprile 1999:** è stata introdotta nell'ordinamento regionale la possibilità di programmare le autostrade di interesse regionale previste dal PRIT
- **dicembre 1999:** approvazione del PRIT 1998-2010
- **luglio 2006:** approvato il Programma per la realizzazione delle autostrade regionali e pubblicazione avviso indicativo di project financing
- **2 gennaio 2007:** termine per la presentazione delle proposte
- **27 luglio 2007:** proposta dichiarata di pubblico interesse e individuazione del promotore
- **27 marzo 2008:** approvazione progetto preliminare proposto dal promotore modificato e integrato rispetto a quello iniziale
- **aprile 2008:** pubblicazione bando di gara
- **27 giugno 2008:** termine per la presentazione delle domande di partecipazione
- **23 dicembre 2009:** prima seduta pubblica
- **22 gennaio 2010:** aggiudicazione provvisoria della concessione all'ATI Autostrada del Brennero Spa (mandataria)
- **25 gennaio 2010:** aggiudicazione definitiva a favore dell'ATI Autostrade del Brennero Spa (mandataria)
- **3 mesi:** tempo previsto per la progettazione definitiva e Studio di impatto ambientale (SIA)
- **1 anno:** tempo previsto per la Conferenza di servizi e la valutazione di impatto ambientale (VIA)
- **3 mesi:** tempo previsto per la progettazione esecutiva
- **54 mesi:** tempo previsto di esecuzione lavori
- **49 anni e 6 mesi:** durata prevista della concessione

I NUMERI

- **1.095.000.000,00 euro:** importo presunto dell'investimento
 - **908.370.628,00 euro:** importo lavori inclusi oneri per la sicurezza
 - **19.980.000,00 euro:** importo oneri per la sicurezza
 - **198.000.000,00 euro:** partecipazione finanziaria pubblica
 - **238.909.269,00 euro:** importo presunto complessivo dei canoni percepiti dalla Regione Emilia-Romagna nel corso della durata della concessione (*vedi elementi P.E.F*)
 - **5.429.756,00 euro:** canone medio ponderato annuo percepito dalla Regione Emilia-Romagna nel corso della durata della concessione (*vedi elementi P.E.F*).
 - **27.000.000,00 euro:** importo spese sostenute dal promotore
 - **70.000.000,00 euro:** capitale sociale minimo società di progetto
-